

# L'agenda urbana delle città italiane

Antonio Calafati



Testo rivisto dell'intervista condotta il 7 maggio 2021 dal Gruppo di lavoro di *Progetto Italiae*, coordinato da Giovanni Vetrutto presso il Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie (DARA) della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Sito web: [www.affariregionali.gov.it](http://www.affariregionali.gov.it)

11 giugno 2021

## Sommario

Nel prossimo ventennio le città italiane dovranno confrontarsi con un'agenda urbana molto complessa, già definita nei temi principali. I meta-obiettivi della sostenibilità ambientale e della coesione sociale – ora in posizione prioritaria nella strategia dell'Unione Europea e nelle agende politiche dei suoi Stati membri – richiederanno, per essere raggiunti, un profondo cambiamento della 'struttura' delle città.

## Abstract

In the next two decades Italian cities will have to implement a very complex urban agenda, whose main themes are already well-defined. Meeting the overarching objectives of environmental sustainability and social cohesion – now prominent in the EU's development strategy and in the strategy of its member states – will require profound structural changes in Italian cities.

(Revised text of the interview given on the 7th of May 2021 to the *Progetto Italiae* Team, coordinated by Giovanni Vetrillo at the Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie (DARA) - Presidenza del Consiglio dei Ministri (Italy). Website: [www.affariregionali.gov.it](http://www.affariregionali.gov.it))

Si prega di citare come segue:

Calafati, Antonio, *L'agenda urbana delle città italiane* (11 giugno 2021). SSRN:  
<https://ssrn.com/abstract=3865045>

Contatti: [info@antonio-calafati.it](mailto:info@antonio-calafati.it) | [www.antonio-calafati.it](http://www.antonio-calafati.it)

In copertina: Cagliari 2019 (fotografia di Antonio Calafati)

Copyright © Antonio Calafati 2021 – versione 11 giugno 2021

*Vorremmo iniziare questa conversazione con una sua introduzione che sintetizzi la sua prospettiva sulla questione urbana in Italia.*

Nei prossimi venti anni le città italiane dovranno confrontarsi con un'agenda urbana molto complessa e già definita nei suoi temi principali – temi che dovranno essere svolti in modo integrato perché profondamente interconnessi. Il primo è la *riconversione ecologica*, una drastica riduzione delle risorse naturali, della materia-energia che le città usano 'per funzionare'. Il secondo tema è la *manutenzione o ricostruzione della base economica*, cioè quel sottoinsieme di attività di produzione che è all'origine dell'insieme dei flussi di reddito e benessere di una città. Il terzo tema è la *manutenzione della città fisica*, delle residenze e delle fabbriche, degli spazi pubblici e collettivi, delle infrastrutture della mobilità e della logistica (ampie parti delle città fisiche sono alla fine del loro ciclo di vita, iniziato tra gli anni Cinquanta e Sessanta). Il quarto tema è la *trasformazione della città fisica*, resa necessaria dalle nuove forme di organizzazione del lavoro, dalle nuove forme di organizzazione della convivenza, dalle nuove stratificazioni sociali legate all'invecchiamento demografico, ai flussi di migrazione giovanile e alla crescita del carattere multiculturale delle città; cambiamenti che avranno un impatto sulla domanda di città fisica, sia a livello morfologico che architettonico. Il quinto tema è la *riduzione delle disparità economiche*, già oggi molto ampie e destinate ad aumentare: disparità di reddito, di ricchezza finanziaria e reale e, anche, di possibilità di accesso ai *commons* urbani; non si tratta soltanto di 'disparità relative', ma anche di 'disparità assolute', alle quali si associa il fenomeno della povertà, che è diffuso. L'ultimo tema è la *responsabilità territoriale*: nei prossimi anni le maggiori città dovranno assumersi il compito di sostenere le loro regioni metropolitane, le quali non disporranno delle risorse necessarie per affrontare e superare da sole i profondi disequilibri che vi si manifesteranno.

Se, sullo sfondo di questa agenda urbana, ci si chiede se le città sono in grado di elaborare risposte strategiche appropriate la risposta è negativa. Almeno tre sono le sfere nelle quali sarebbe necessario un profondo cambiamento per adeguare le capacità decisionali delle città. La prima è la *scala territoriale dei processi deliberativi*, in particolare la scala territoriale delle strategie di sviluppo economico e spaziale: è necessario riconoscere l'esistenza dei sistemi transcomunali, istituzionalizzarli e a questa scala territoriale spostare i processi decisionali di carattere strategico. La seconda sfera è la *rappresentanza politica*: la discordanza tra i disequilibri nelle città e negli hinterland e le politiche urbane è molto grande e non sarà più sostenibile appena si entrerà nella fase critica della transizione strutturale che le città italiane devono realizzare; è necessario introdurre forme di rappresentanza politica che conducano a 'funzioni di preferenza sociale' coerenti con i bisogni e gli orientamenti della società locale. La terza sfera è l'*intelligenza della città*: le città sono organizzazioni, 'menti artificiali'. I processi decisionali delle città – la coerenza degli obiettivi, l'affidabilità dei modelli di effetti utilizzati – hanno una base istituzionale, dipendono dalle norme che regolano l'interazione sia

all'interno della burocrazia che tra burocrazia e organi rappresentativi, dipendono dalla capacità di apprendimento della città come sistema. La città è una 'mente artificiale' che deve essere progettata e mantenuta.

Per mettere le città nelle condizioni di attuare la complessa agenda urbana con la quale devono confrontarsi e di farlo contribuendo alla coesione sociale e alla riduzione dell'impatto ambientale dei processi antropici, l'Italia ha bisogno di definire una strategia nazionale per le città. Da una parte, questa strategia dovrebbe ridefinire gerarchicamente le nuove polarità del sistema urbano italiano, articolando il territorio per città-di-fatto, aree metropolitane e regioni metropolitane; dall'altra, dovrebbe definire un quadro di regole in grado di evitare che la 'competizione territoriale' non determini un drammatico aumento dei disequilibri, date le grandi differenze nel potenziale di sviluppo economico delle città italiane.

*Grazie per la sua introduzione. Vorremmo ora approfondire cinque punti e partirei proprio dal suo libro "Economie in cerca di città" (Donzelli, 2009). In questo libro lei ha scritto: "(...) in Italia esiste una questione urbana che si dovrebbe affrontare con urgenza, in quanto è una delle principali ragioni del declino economico del Paese". Siamo nel 2021 e a distanza di un decennio, anche immaginando di fermarci al 2019 prima della pandemia, ci sono stati dei cambiamenti? Se sì, in quale direzione sono avvenuti?*

La prima osservazione in risposta alla sua domanda è che l'Italia non ha oggi una strategia nazionale per le città come l'Unione Europea aveva previsto avrebbe dovuto avere e che altri Paesi europei hanno definito. Rispetto ai temi che ho sollevato nel 2009 in *Economie in cerca di città* – e indipendentemente dalla mia interpretazione di quanto è accaduto negli anni successivi – c'è un dato oggettivo: l'Italia non è stata capace di dotarsi di una strategia nazionale per le città.

Che cosa significa non avere una strategia nazionale per le città? Significa, innanzitutto, non avere un 'modello degli effetti' per interpretare e valutare l'evoluzione del sistema urbano italiano dal punto di vista di una funzione di preferenza sociale che esprima obiettivi condivisi. Faccio un esempio. Immaginatevi di interpretare le Olimpiadi invernali di Milano sullo sfondo del tema della 'coesione sociale', come interpretata nel Progetto europeo. Dopo aver ospitato l'EXPO, Milano ospiterà un altro mega-evento internazionale. Perché si dovrebbe sostenere con risorse nazionali la traiettoria di crescita economica della città italiana con le migliori prestazioni economiche?

La seconda osservazione riguarda la mancata istituzionalizzazione dei sistemi transcomunali, i quali dovevano diventare i nuovi attori nella regolazione 'locale' dello sviluppo economico e spaziale. Quando è uscito *Economie in cerca di città*, nel 2009, si attendeva già da quasi venti anni l'attuazione della normativa contenuta nella Legge n.

142/1990 relativa alla istituzionalizzazione dei sistemi transcomunali. Nel 2014 è stata varata la 'Legge Delrio' (Legge n. 56/2014), la quale reiterava gli obiettivi e riproponeva gli stessi strumenti normativi per realizzare, finalmente, l'obiettivo dell'istituzionalizzazione dei sistemi transcomunali e delle città metropolitane. Niente di fatto anche in questo caso. Per quanto riguarda la 'questione urbana' in Italia c'è stato uno stallo anche nell'ultimo decennio.

Per spiegarlo credo si debba considerare un carattere tanto importante quanto trascurato del dibattito politico italiano: la 'ossessione macroeconomica' che lo caratterizza, il costante e assillante riferimento ai disequilibri macroeconomici. In Italia sono due le ragioni principali per cui si assegna tanta importanza ai disequilibri macroeconomici: una metodologica e una fattuale. La ragione metodologica è l'adesione ai paradigmi teorici di derivazione neo-keynesiana e monetarista delle élite politiche, intellettuali e amministrative. La ragione fattuale è che nel corso degli ultimi decenni, e molto prima della crisi finanziaria ed economica iniziata nel 2008, si sono manifestati in Italia profondi disequilibri nelle sfere del bilancio e del debito pubblico, della bilancia dei pagamenti, dell'inflazione, dell'occupazione.

L'attenzione sulla dimensione macroeconomica è giustificata, ma non fino al punto di dimenticare l'importanza che altri caratteri della struttura sociale ed economica hanno nel determinare la traiettoria di sviluppo nazionale. L'ossessione macroeconomica ha fatto passare in secondo piano, ad esempio, il ruolo delle città come motori dello sviluppo economico nazionale. L'Unione Europea ha posto in misura crescente l'attenzione sulle prestazioni delle città perché l'ipotesi che si debba guardare allo sviluppo nazionale semplicemente come l'esito di interventi di carattere macroeconomico non ha fondamento. Soprattutto, se è lo 'sviluppo' e non la 'crescita' economica l'obiettivo degli interventi di regolazione.

Il segno inequivocabile che il nostro sguardo sulla società e sull'economia italiana non ha profondità di campo è la disattenzione che abbiamo continuato ad avere durante questi decenni per Napoli e la sua area metropolitana. Napoli è una delle maggiori città europee nella classificazione OCSE. Ricordo che l'OCSE considera la città-di-fatto come unità di analisi 'minima', per cui nel caso di Napoli si ha una città-di-fatto di tre milioni circa di abitanti. Aggiungo: una delle più povere aree urbane in Europa, la più povera tra le grandi. Avremmo dovuto dedicare più risorse, finanziarie e organizzative, alla rimozione degli ostacoli che frenano lo sviluppo di Napoli e della sua area metropolitana.

*Un altro tema che ci piacerebbe sollevare e da lei richiamato in apertura è quello della città-di-fatto. Un'espressione da lei frequentemente usata perché molto spesso i confini amministrativi delle città non*

*corrispondono alla realtà socio-economica dello sviluppo urbano. Come si affronta, secondo lei, questo tema?*

Dopo trent'anni che se ne parla senza progressi significativi, sarebbe un tema da abbandonare se non fosse importante.

Nel 1920, dopo una lunga fase di industrializzazione e urbanizzazione, Berlino incorpora il suo hinterland e nasce la Grande Berlino. Se si visitano oggi alcuni dei suoi quartieri, non ci si rende conto, dato il grado di integrazione spaziale e relazionale con il resto della città, che fino al 1920 erano comuni, giurisdizioni autonome. L'intensa espansione industriale di Berlino tra Ottocento e Novecento non è stata diversa dall'espansione industriale e dall'urbanizzazione avvenute tra gli anni Cinquanta e Ottanta a Milano, Napoli, Torino, Firenze e in molte altre città dal punto di vista della ri-organizzazione (e integrazione) territoriale che hanno determinato. Nessuna grande città italiana ha però incorporato l'hinterland nella sua giurisdizione come ha fatto Berlino nel 1920 – benché, la Legge n. 142/1990 e la Legge n. 56/2014 fossero state emanate proprio per poterlo fare.

Nel 2020, un secolo dopo, Berlino ha festeggiato il centenario della Grande Berlino, la città che visitiamo oggi, lanciando un concorso internazionale per esplorare da una prospettiva progettuale la sua espansione oltre gli attuali confini. Ma in Italia, ancora oggi, si parla dei comuni di Milano, di Torino, di Napoli e di tutti gli altri come se fossero unità territoriali significative.

Il tema dei processi di urbanizzazione associati ai processi di industrializzazione che determinano un'integrazione territoriale non è nuovo in Italia. In qualche misura è stato già declinato tra le due guerre mondiali quando, ad esempio, un certo numero di comuni furono incorporati nella giurisdizione di Milano. La stessa cosa è accaduta anche in altre città. La categoria della città-di-fatto non è né una forzatura né una metafora. L'integrazione territoriale è l'esito degli intensi processi di urbanizzazione che seguono o sono concomitanti ai processi di industrializzazione e terziarizzazione. In Italia, le città-di-fatto esistono e sono un fenomeno diffuso e importante per l'estensione dei territori che coinvolge.

Bergamo è un caso interessante. Secondo l'Istat il comune di Bergamo è il punto focale di un sistema locale (del lavoro) di circa un milione di abitanti. Il comune di Bergamo e il territorio dei comuni della prima e seconda cintura formano un sistema transcomunale di oltre 400 mila abitanti. Alcuni anni fa questo sistema transcomunale era diventato oggetto di riflessione politica, come Grande Bergamo, nella stessa società locale. Lo era diventato perché sembrava ovvio che fosse necessario integrare sul piano istituzionale comuni integrati nella morfologia spaziale e nelle relazioni sociali (ed economiche).

Lo stesso fenomeno di integrazione intercomunale è avvenuto a Padova, Brescia e in molte altre città medie. Considerando solo i comuni di prima e seconda cintura – che, comunque, sono un sottoinsieme del sistema transcomunale come identificato dall'Istat –, la città-di-fatto di Padova ha circa 560 mila abitanti, la città-di-fatto di Brescia più di 400 mila abitanti. I casi di città-di-fatto molto più grandi dei rispettivi comuni centroidi sono innumerevoli in Italia.

Difficile capire come sia possibile non 'vedere' l'integrazione territoriale, non riconoscere l'esistenza delle città-di-fatto e non rendersi conto dei costi sociali determinati dal non averle riconosciute e istituzionalizzate. Se dal centro di Torino ci si dirige verso il Lingotto e poi si prosegue fino al comune di Nichelino, la continuità dell'edificato, la sua morfologia e le sue tipologie raccontano una storia di integrazione spaziale e sociale, di irrilevanza dei confini amministrativi. A Nichelino vivono oggi i pensionati che sono stati operai nella FIAT di Mirafiori. Come si può ritenere che Nichelino non sia un quartiere di Torino e non vada governato come un quartiere di Torino nel suo sviluppo spaziale ed economico?

Le città-di-fatto non sono un fenomeno difficile da osservare e sottolinearne l'importanza non è una forzatura. Nel mio lavoro su questo tema ho semplicemente proposto di prendere seriamente l'evidenza empirica – che in Italia, come sappiamo, è sempre un gesto intellettuale eretico.

*Già qualche confronto con le esperienze europee è emerso nei primi due punti che abbiamo toccato, e ora vorrei entrare un po' più nel dettaglio del seguente argomento: in Italia il 34% della popolazione vive in città più grandi di 50 mila abitanti; se includiamo anche le città di medie dimensioni arriviamo al 75%. Qual è il concetto di città in Italia e in cosa si contraddistingue, in positivo o in negativo, dalle altre esperienze europee?*

È una domanda complessa. Si dovrebbe partire riflettendo sul policentrismo che caratterizza l'organizzazione territoriale italiana. L'Italia aveva alla fine della Seconda guerra mondiale un policentrismo straordinario. Si deve però tenere conto del fatto che numerosi comuni piccoli e molto piccoli sono poi diventati, per coalescenza territoriale, parte integrante delle città-di-fatto di cui abbiamo appena parlato e, pertanto, da questo punto di vista la gerarchia urbana si è modificata. Il policentrismo è stato riconfigurato dai processi di urbanizzazione. Questo è un punto molto importante. L'Italia continua ad avere comunque un'organizzazione territoriale straordinariamente policentrica anche se si interpreta il territorio prendendo le città-di-fatto – i sistemi transcomunali in generale – come unità di analisi.

Per comprendere l'organizzazione territoriale che abbiamo oggi, si deve sottolineare che l'Italia ha avuto un'industrializzazione tardiva, che ha iniziato a manifestarsi con grande

intensità negli anni Cinquanta. Oltre a essere stata tardiva, e diversamente da quanto accaduto in altri Paesi europei, l'industrializzazione si è diffusa territorialmente, anche nei piccoli centri. Le Marche sono un caso emblematico da questo punto di vista, così come la Toscana, il Veneto, il Friuli Venezia-Giulia e tanti altri territori.

La riflessione sulla formazione dei distretti industriali ha permesso di chiarire molte e interessanti questioni sull'evoluzione dell'organizzazione territoriale. In Italia si sono formati molti distretti industriali: sistemi transcomunali, invariabilmente a bassa densità antropica, di cui fanno parte piccoli comuni accanto a un comune centroeuropeo in genere abbastanza o molto più grande. I distretti industriali sono stati uno straordinario dispositivo di diffusione territoriale della manifattura, di formazione di poli manifatturieri transcomunali. Quando la manifattura si manifesta secondo la modalità di reti di piccole e medie imprese – e i processi produttivi sono verticalmente disintegrati – si diffonde sul territorio. In effetti, la manifattura, in alcuni settori più che in altri, non ha bisogno di un elevato grado di concentrazione spaziale.

Quando negli anni Novanta è iniziata la fase della terziarizzazione, ci si è accorti che il settore terziario 'avanzato' – quello che fa parte della base economica di un territorio – non si diffonde ma si concentra, si polarizza. In parte si polarizza anche il terziario commerciale. Uno dei temi che dovremmo declinare con attenzione sono gli effetti della terziarizzazione – e della ri-organizzazione delle attività manifatturiere – sulla distribuzione territoriale dell'attività economica. Il territorio italiano si trova a dover risolvere un problema di difficile soluzione: un settore – la manifattura – che si è distribuito sul territorio in modo diffuso viene sostituito da un settore – il terziario – che ha la tendenza a polarizzarsi.

Alla diffusione territoriale delle attività produttive e alla dispersione degli insediamenti residenziali ha contribuito in modo determinante la mobilità motorizzata. Quando la Germania si industrializza l'auto non era un mezzo per la mobilità di massa, così come, ovviamente, non lo era stato nell'Inghilterra o nella Francia durante la loro rivoluzione industriale. In Italia abbiamo potuto disporre di mezzi motorizzati per la mobilità e la logistica che hanno profondamente influenzato lo sviluppo spaziale. A Berlino la manifattura e la residenza si territorializzano negli anni della grande urbanizzazione con una morfologia spaziale coerente con la spazialità della rete ferroviaria urbana. Milano, Torino, Padova e tutte le altre città territorializzano fabbriche e uffici sulla base di un modello della mobilità fondato sull'utilizzo dell'auto. E ciò ha creato una morfologia spaziale, un'organizzazione territoriale che oggi rappresenta un ostacolo nella transizione ecologica e sociale. In Italia abbiamo una morfologia spaziale da re-interpretare sullo sfondo dei processi di riconversione ecologica e di ricostruzione della base economica. È un tema che dovrebbe ricevere maggiore attenzione.

*Vorrei ora farle una domanda sulla relazione che secondo lei dovrebbe intercorrere tra aree urbane e aree rurali. Quale dovrebbe essere la relazione tra queste aree, non solo dal punto di vista economico, per uno sviluppo armonico dei territori e delle comunità?*

La distinzione tra urbano e rurale deve essere declinata almeno secondo due modalità.

La prima modalità riguarda il fenomeno della campagna urbana. In Italia lo sviluppo spaziale si è manifestato in forme che hanno generato città-di fatto che sono 'diffuse', 'disperse', 'orizzontali'. È sufficiente esplorare la loro organizzazione spaziale con Google Maps per rendersi conto quanto il paesaggio urbano sia segnato dalla presenza di frammenti di ruralità, di terreni agricoli. Parma, Reggio Emilia, Modena, per fare alcuni esempi, sono città che alla scala dei corrispondenti sistemi transcomunali inglobano territori rurali molto ampi. Ancora più importante è rendersi conto di quanto sia estesa la campagna urbana nelle grandi città-di-fatto di Milano, Torino, Napoli – ma anche nelle città-di-fatto di minori dimensioni. Per non dire di Roma, naturalmente.

Come re-interpretare il ruolo della 'campagna urbana' dovrebbe essere considerato molto importante in Italia. Se si ri-progetta il tipo di agricoltura che vi si pratica, la campagna urbana può essere integrata con la città perseguendo l'obiettivo della ri-territorializzazione parziale della base naturale delle città. La produzione agricola può essere ri-orientata completamente verso il mercato locale; allo stesso tempo, i rifiuti organici della città possono essere utilizzati in un progetto di rigenerazione dei suoli agricoli. La ruralità che si relaziona all'urbano apre uno scenario di strategie e azioni in linea con il paradigma ecologico.

La seconda modalità di declinare la distinzione tra urbano e rurale pone l'attenzione sui territori rurali lontani dagli agglomerati urbani e sui territori montani. Tra questi territori e le città si è verificata – e da molti decenni – una forte integrazione attraverso il turismo e l'estrazione di materia-energia. Si è trattato molto spesso di forme di integrazione che hanno generato disequilibri sociali e ambientali nelle aree rurali e montane, e per questo dobbiamo definire un nuovo modello di relazioni tra questi territori e le città. Seguendo il modello della Germania, si può interpretare l'intero territorio nazionale in termini di un limitato numero di regioni metropolitane e all'interno di ciascuna di esse sviluppare relazioni che incorporino l'obiettivo dell'equilibrio sociale e ambientale delle aree rurali e montane che ne fanno parte.

*Vorrei capire come dal punto di vista di un economista urbano si potrebbe definire una green community. Da quali dimensioni e attori si dovrebbe partire per costruire una strategia efficace?*

Secondo il modello europeo di città, la città dovrebbe essere articolata su tre livelli concentrici: si abita in una città, si abita in un quartiere della città, si abita in un vicinato di un quartiere di una città.

Il vicinato è un livello di articolazione della città importantissimo quando si parla di comunità nella città. È uno spazio fisico e sociale di prossimità nel quale è più elevata la densità relazionale tra gli individui – e ogni individuo ‘conosce’ gran parte degli individui che ci vivono. Nella sociologia urbana tra Ottocento e Novecento la città è ‘società’ che si contrappone alla ‘comunità’ come modello relazionale. Ma, negli stessi anni, nel progetto della città europea che urbanistica e architettura articolano sul piano morfologico ‘società’ e ‘comunità’ convivono.

Quando si parla di ‘comunità nella città’ non si nega che la città sia comunque una società e, quindi, che abitarla significhi attribuirle i significati positivi che sappiamo, quali: luogo di esplorazione, di scoperta, di apprendimento. Si sostiene, invece, che si possa vivere in una grande città e allo stesso stabilire relazioni sociali che hanno un carattere comunitario. Non è difficile interpretare le morfologie spaziali e architettoniche che prendono forma nelle città europee dall’inizio del Novecento fino ad oggi come adesione a un modello di città in cui società e comunità convivono.

Che tipo di azione collettiva possono generare queste comunità, questi vicinati? Quali possono essere i loro obiettivi? L’azione collettiva che possono generare è – ed è continuamente stata –, innanzitutto, un’azione di *voice*: la comunità chiede a chi governa la città di effettuare determinati interventi. Ma le comunità possono generare anche azioni collettive ‘dirette’. Ad esempio, in un angolo di Tempelhofer Park, il grande parco di Berlino di 300 ettari istituito nel 2010, si è condotta un’azione collettiva nella forma di orti urbani curati da chi vive in prossimità del parco.

Nelle città le *green community* potrebbero essere, quindi, comunità che, invece di porsi l’obiettivo di fare *voice* per influenzare le politiche urbane – cosa che possono comunque fare –, intervengono nello spazio del vicinato per migliorarne la qualità ambientale con azioni dirette – sperimentando, ad esempio, forme di viabilità che favoriscono la mobilità pedonale e ciclistica o usi del suolo che sostengono la diversità biologica.

Se a Berlino andate a visitare il complesso residenziale Schillerhof, uno dei grandi interventi del Movimento Moderno degli anni Venti, troverete che la dimensione del verde, del *green*, era costitutiva di quella concezione dell’abitare la città, e la gestione collettiva degli spazi verdi all’interno di quel complesso residenziale – ma anche in tutti gli altri complessi residenziali nati in quegli anni dalla stessa cultura progettuale – prefigurava già una *green community*. Questa ‘disposizione eco-sistemica’ delle comunità di vicinato può crescere nei prossimi anni, sostenuta anche dall’azione pubblica.

Per prendere forma, le *green community* urbane hanno bisogno di città con morfologie spaziali e architetture che favoriscano le relazioni comunitarie. La qualità del progetto della città fisica in relazione alle nuove morfologie sociali e alle nuove pratiche urbane deve tornare al centro dell'attenzione di chi governa.

In Italia è recentemente affiorato nel dibattito pubblico il tema della “città dei 15 minuti”. Ma che le città si debbano organizzare per quartieri – per sottosistemi insediativi che in 15 minuti permettono l'accesso dalla propria abitazione a luoghi nei quali svolgere le pratiche urbane di base – è un tema progettuale che da un secolo oramai impegna l'urbanistica ed è stato anche già codificato sul piano analitico e progettuale. Certo, ci sono poi città – e sono molte in Italia – che non sono riuscite a realizzare uno sviluppo spaziale per quartieri – e tanto meno vicinati – o che non hanno neppure provato a farlo.

*Vorrei riprendere alcuni punti da lei citati nell'introduzione. In particolare, vorrei richiamarmi al suo articolo “La città degli altri” in cui commenta il libro di Bernardo Secchi “La città dei ricchi e la città dei poveri”. Mi hanno molto colpito queste sue affermazioni. Lei dice che negli ultimi decenni la città europea si è distinta nel ruolo di potente macchina di sospensione dei diritti dei singoli e delle comunità. Inoltre, attribuisce alle spregiudicate politiche urbane e conseguenti politiche territoriali la responsabilità di insensate trasformazioni delle città. In particolare, fa quasi uno statement in cui dice che le élite urbane in realtà hanno favorito misure regolatorie e pratiche che hanno incrementato le disuguaglianze sociali. Quindi, le politiche pubbliche sono in qualche modo corresponsabili dell'evoluzione della città europea. Ora le domando: “Come usciamo da una situazione in cui ci troviamo a ricevere una grande quantità di risorse europee?” Mi riferisco alla nuova programmazione europea, il Next Generation EU, il Green New Deal e quant'altro. Ma anche: “Come evitare che ciò accada di nuovo nella implementazione dei progetti che sono stati previsti, alla luce del fatto che i processi partecipativi, in particolare in Italia, sono estremamente deboli, come lei sa bene?” Condivido pienamente il suo ragionamento e le domando: “In questa fase, come ne usciamo?”*

La sua domanda pone un tema per il quale non ho e non credo vi siano ipotesi interpretative solide, corroborate.

Dal mio punto di vista, il *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza*, che è la declinazione italiana del *Next Generation EU*, è figlio di una cultura politica non idonea a declinare i temi della transizione ecologica e sociale, una cultura politica che non è in grado di comprendere le straordinarie trasformazioni che saranno necessarie nel prossimo decennio. Ed è la stessa cultura politica che governa le maggiori città italiane. Se oggi, in Italia, le maggiori città investono in misura sproporzionata nella rigenerazione o riqualificazione dei ‘luoghi centrali’ piuttosto che del loro hinterland (e nelle loro periferie), mostrano di non avere capito la natura e grandezza della sfida della transizione ecologica e sociale.

Negli ultimi anni ho tenuto corsi sia su Salisburgo che su Bergamo. Mentre studiavo il caso di Salisburgo mi sono dovuto confrontare con centinaia di pagine di documenti strategici che riguardavano Salisburgo città della cultura, Salisburgo città della scienza, Salisburgo città della tecnologia e così via – perché Salisburgo non è solo la città del turismo, benché abbia 5 milioni di visitatori nella città e 15 milioni nel suo hinterland, e non vuole essere solo una città del turismo. Documenti strategici che erano una costruzione collettiva di scenari economici e sociali per i prossimi 20 anni, elaborati attraverso il confronto delle diverse culture politiche – Salisburgo è molto differenziata politicamente. L'anno seguente ho studiato Bergamo e non ho trovato documenti che illustrassero una strategia di sviluppo. Difficile ricostruire gli esiti attesi delle scelte pubbliche in corso di attuazione o programmate in una città senza una strategia esplicita – benché siano proprio i loro esiti attesi che fondano la razionalità politica delle scelte.

Mi ha lasciato molto perplesso, ugualmente, la destinazione dei fondi del *Programma periferie*. Se ad Ancona i fondi sono utilizzati per interventi di riqualificazione urbana degli Archi, un'area centrale da tutti i punti di vista, se a Varese li utilizzano per intervenire nelle aree delle stazioni ferroviarie e così via, credo sia evidente che la rappresentazione dei disequilibri delle città italiane sia distorta. Non è a fuoco lo sguardo dello Stato, non è a fuoco lo sguardo locale. E non c'è da stupirsi, perché sono sguardi che nascono dalla stessa cultura politica.

Dal mio punto di vista, in Italia c'è un 'blocco cognitivo' nella sfera dei modelli di sviluppo urbano. Le città non sembrano capaci di pensare in termini strategici e il Governo centrale non sembra interessato a definire una strategia nazionale per le città. Comunque, credo che possano sempre accadere eventi che rimettono in movimento il pensiero e l'azione.

La 'questione urbana' e la 'questione territoriale' non hanno rilievo nel PNRR. L'attuale Governo si caratterizza per una cultura politica segnata da ciò che ho in precedenza definito 'ossessione macroeconomica'. Il Primo Ministro, il Ministro dell'economia ma anche altri membri del Governo hanno costruito la loro identità professionale o politica, le loro competenze in relazione ai temi macroeconomici.

Quando si fa un piano strutturale di lungo periodo – di investimenti e anche di mutamenti nell'ordinamento istituzionale –, ha poco senso costruire modelli econometrici per valutarne l'impatto macroeconomico. Ma il PNRR si conclude proprio con un capitolo dedicato a prevedere l'impatto di medio periodo su variabili macroeconomiche (il PIL, in particolare) della spesa e dei cambiamenti istituzionali.

*Uno degli aspetti da lei spesso sottolineato è che senza un'agenda le città non si governano. Il punto è averla esplicita o averla implicita, e molte città italiane implicitamente hanno una propria agenda. Ecco,*

*esiste nell'attuale panorama urbano italiano un'agenda per quanto implicita un po' più funzionale delle altre? Milano ha un'agenda o sta facendo soltanto operazioni di speculazione finanziaria?*

Il fatto è che le città italiane non hanno un'agenda esplicita generata da una strategia. Tra le maggiori città, la sola ad avere formulato una strategia e un piano negli ultimi venti anni è stata Torino. È stata l'unica città ad avere costruito un'agenda urbana esplicita sulla quale confrontarsi sul piano analitico e politico – permettendo di attivare processi di partecipazione. Ma anche Torino ha poi smesso di essere una positiva eccezione.

Si può supporre che un'agenda non organizzata, non strutturata, non codificata – un'agenda implicita – una città comunque ce l'abbia. Ma la mancanza di un'agenda esplicita costringe a seguire, città per città, le tracce alla ricerca di un'agenda implicita.

È abbastanza chiaro che, ad esempio, Milano ha scelto il modello della 'città globale', fondando il suo sviluppo non sulla endogeneità del processo di accumulazione e innovazione ma sulla sua esogeneità, sulla capacità di attrarre dallo spazio economico globale capitale finanziario e umano. Ad esempio, realizzare complessi residenziali che hanno un valore monetario sul mercato internazionale, cioè la classica finanziarizzazione del capitale edilizio: questa sembra essere l'agenda implicita di Milano.

Se, nonostante questa agenda che ha fatto parlare di 'modello Milano', la città ha comunque bisogno di mega-eventi per realizzare la traiettoria di crescita desiderata, è evidente che la finanziarizzazione della città fisica – di limitate parti di essa – non basta. E, in effetti, un'altra azione ormai consolidata dell'agenda implicita di Milano è attrarre all'interno dei suoi confini attività che sono altrove in Italia o che potrebbero localizzarsi altrove in Italia.

Che questa agenda sia funzionale allo sviluppo di lungo periodo di Milano io non lo credo e, infatti, Milano non riesce a generare le risorse neppure per mantenere alcuni dei suoi quartieri, per non parlare del suo hinterland. Che ciò sia poi funzionale allo sviluppo economico dell'Italia, assolutamente no. È troppo facile per Milano concentrare attività di produzione e scambio sottraendole ad altri territori in ragione della sua forza politica, simbolica e geografica.

Comunque, se questa agenda fosse codificata, esplicita, si potrebbe discutere degli effetti, sociali, economici e spaziali delle azioni e politiche che contiene.

Nell'agenda implicita di Torino sembra esserci la promozione del turismo – paradossale, se si pensa alla storia economica di Torino e al fatto che il primo piano strategico poneva molta attenzione alla re-industrializzazione, alla manifattura come fondamentale elemento della base economica della città. Anche l'agenda implicita di Firenze sembra

orientata al turismo. Entrambe le città sembrano dimenticare che il turismo non può che rappresentare una quota molto bassa dell'economia di una grande città. Berlino, che ha superato Roma per numero di turisti, ritiene che non più del 20% del reddito pro-capite della città possa essere generato dal turismo – e si pone l'obiettivo della fa quindi politiche di re-industrializzazione. Per gran parte delle maggiori città l'impatto del turismo non solo non è rilevante in termini di reddito e occupazione, ma non lo è neppure in termini di tipologia di posti di lavoro, di qualità dell'occupazione.

Tra le grandi città-di-fatto italiane – sono quelle fondamentali in questo momento di transizione del capitalismo europeo –, nessuna ha un'agenda urbana esplicita e nessuna sembra avere un'agenda implicita che possa essere funzionale allo sviluppo economico nazionale. È un momento di stallo per quanto riguarda le strategie delle città italiane.

Quindi, no, non vedo nessuna delle grandi città con un'agenda implicita funzionale allo sviluppo della società italiana. Questa è la mia interpretazione, che potrebbe essere imprecisa o sbagliata. Tuttavia, è un fatto che nessuna città sia stata capace di elaborare una strategia esplicita, formale – sulla quale confrontarsi a livello locale e nazionale.

*Vorrei ora discutere con lei del nuovo quadro finanziario pluriennale della Commissione europea. Sembra che sia ormai consolidato il principio del rafforzamento della dimensione urbana della politica di coesione e sembra anche che la Commissione europea metta in campo due aree di intervento. La prima è l'innalzamento del 6% della quota europea del Fondo di sviluppo regionale destinato allo sviluppo urbano sostenibile. La seconda è la nuova iniziativa European Urban Initiative, di cui avrà certamente sentito parlare, che alloca circa 500 milioni di euro per favorire e sostenere lo sviluppo di azioni di capacity building in azioni innovative e supporto alla conoscenza e sviluppo di politiche comunitarie. Ciò che è singolare è che la struttura della governance per la nuova European Urban Initiative è monopolizzata dalla Commissione europea. Certamente, vi è il coinvolgimento delle città, delle associazioni di rappresentanza delle città ma, in realtà, si vede un accentramento dei poteri della Commissione europea che tenta di avere l'ultima parola sulla formulazione del programma e anche sulla selezione dei progetti. Allora le domando: "Secondo lei, tutto ciò sarà sufficiente a rinnovare l'approccio per il disegno di una nuova dimensione urbana e territoriale se si considera, ad esempio, che i fondi di sviluppo urbano già previsti nella precedente programmazione non hanno affatto avuto una storia positiva nel nostro Paese e sono stati perfino ostacolati dagli apparati regionali? Non sembra anche a lei che la Commissione europea vari strumenti di policy e che poi l'implementazione sia un'altra cosa?"*

È un tema complicato e non so se sarò in grado di darle una risposta. Non molti anni fa, l'Unione Europea riconosce le città come soggetti autonomi nell'ambito delle politiche di coesione. Una sorta di rivoluzione, mai accettata dalle Regioni in Italia – le quali si sono sempre opposte a concedere un ruolo maggiore alle città, ostacolando anche l'istituzionalizzazione delle città-di-fatto (e delle città metropolitane). È molto

importante essere consapevoli di questo conflitto. Nell'Unione Europea, a un certo punto della sua storia, le Regioni sono state un'importante articolazione del processo decisionale. L'Unione Europea come costellazione di Regioni è sembrata un progetto politico – che poteva permettere di ridurre il potere degli Stati nazionali. Successivamente, le città e le aree metropolitane hanno assunto un'importanza nell'evoluzione della società europea che in Italia non è stata compresa.

In Italia le Regioni non sono una scala territoriale significativa per definire e affrontare fondamentali disequilibri sociali ed economici. Lo sarebbero, invece, le città-di-fatto e le aree metropolitane. Il paradosso è che sono trenta anni – dalla Legge n. 142/1990 – che il legislatore mostra di esserne consapevole introducendo modifiche normative che assegnano maggiori poteri alle 'città metropolitane', senza però aver raggiunto lo scopo.

Un altro tema importante da richiamare in relazione alla sua domanda è il seguente: l'Unione Europea agisce sempre di più come un dispositivo negoziale. Il codice dell'Unione Europea è ora la negoziazione continua sulle politiche, sull'allocazione dei fondi, sui cambiamenti dei fondamenti giuridici del processo economico. Si è imposta un'interpretazione del ruolo dell'Unione Europea come arena politica nella quale si esprimono le istanze del dal paradigma neoliberale, egemone dall'inizio degli anni Novanta.

La Commissione europea è diventata un attore ancora più importante che in passato – un altro aspetto della forzatura tecnocratica dell'Unione Europea. Ad esempio, con il *Patto di stabilità* la Commissione europea di fatto 'partecipa' alla formazione del bilancio pubblico dei Paesi membri. In Italia abbiamo un'esperienza diretta, quotidiana, della 'pressione' della Commissione europea.

Da considerare, inoltre, che ora l'attenzione maggiore e l'equilibrio macroeconomico e dei fondamenti giuridici del capitalismo europeo. Il fatto che un Paese non sia capace di costruire una strategia nazionale per le città o di trovare un equilibrio nella costruzione delle politiche urbane territoriali tra città e Regioni – come nel caso dell'Italia – è un problema di quel Paese. L'interesse della Commissione europea per questa sfera delle politiche pubbliche è molto scemato.

Infine, non bisogna dimenticare che l'esito delle politiche strutturali dell'Unione Europea è sempre determinato a livello nazionale. Ogni Paese ha la sua specifica capacità di attuazione delle politiche. Da anni si discute delle difficoltà dell'Italia sul piano dell'attuazione dei piani e programmi, alle quali contribuisce anche il conflitto latente, oramai davvero deleterio, tra Regioni e città. Certo, la Commissione europea introduce le 'condizionalità' ma, di fatto, ogni Paese declina la relazione tra progetti ed effetti a suo modo – secondo le proprie conoscenze e possibilità.

*Vorrei portare l'attenzione su un tema da lei più volte discusso. L'Italia degli 8 mila comuni – oggi ne sono circa 7 mila – esprime localmente una capacità decisionale adeguata? Ovvero, questi enti così piccoli sono in grado di gestire le complessità di territori a volte anche molto ampi? Quali possono essere le forme giuridiche per realizzare un'integrazione alla scala superiore dei processi deliberativi dei piccoli comuni? Noi lavoriamo molto sui processi di unione o di gestione associata dei comuni e vorremmo lavorare anche sui processi di fusione. Vi è una spinta in questa direzione, ma solo da parte dei piccoli comuni a fondersi con altri piccoli comuni e anche se si passa da 500 abitanti a 1.000 abitanti, il problema di fatto resta. Lei cosa ne pensa?*

Si può partire per affrontare questo tema dalle Comunità montane. Con la loro istituzione (tralasciamo le loro discutibili perimetrazioni) una parte dei processi decisionali e amministrativi dei comuni – in genere comuni piccoli o molto piccoli in termini di popolazione – venivano trasferiti a una scala territoriale superiore. Sfere di competenza comunali diventavano transcomunali.

Quando nacquero i parchi nazionali italiani, all'inizio degli anni Novanta, l'istituzione fondamentale era la Comunità del parco, nella quale tutti i comuni erano rappresentati con i loro sindaci. L'intento era creare un unico piano di sviluppo spaziale e un unico piano di sviluppo economico, per tutti i comuni di un parco nazionale. Ogni parco doveva avere una sola strategia di sviluppo spaziale e una sola strategia di sviluppo economico e ciò implicava che la decisione strategica fosse sottratta ai comuni e spostata al livello del sistema transcomunale corrispondente al territorio del Parco.

Un passo fondamentale sarebbe liberarsi di un'interpretazione primitiva di identità. Se vivi in una delle cittadine del distretto calzaturiero delle Marche, la tua identità 'locale' si può esprimere in tanti modi, ma non può essere questa a determinare il progetto di sviluppo spaziale ed economico del territorio del distretto. Lo sviluppo spaziale ed economico lo si dovrebbe progettare al livello territoriale del distretto industriale, un'area transcomunale profondamente integrata in termini di relazioni sociali ed economiche già dagli anni Sessanta.

Disponiamo di molte istituzioni e forme giuridiche per realizzare un'integrazione alla scala territoriale transcomunale dei processi deliberativi, e non riesco a capire, anche sulla base delle mie esperienze sul campo, perché il Governo centrale non 'forzi' il processo di aggregazione dei piccoli comuni, con la flessibilità richiesta dalle peculiarità territoriali e dal rispetto della dimensione identitaria. Non mi sembra un compito così difficile.

Il tema dell'integrazione istituzionale dei sistemi transcomunali – sia di quelli composti da pochi e piccoli comuni, sia di quelli composti da molti comuni e con una grande città come centroide – è stato continuamente sollevato negli ultimi decenni in Italia. L'ho già richiamato. Si tratterebbe di discutere a fondo la natura degli ostacoli che hanno

bloccato l'attuazione delle riforme – per provare a rimuoverli. Perché è stata disattesa la Legge n. 142/1990 così come la Legge n. 56/2014 sulle città metropolitane?

E qui torniamo al tema delle città-di-fatto. Quando, negli anni Cinquanta, Adriano Olivetti delinea un progetto per Ivrea si riferisce al Canavese, a un sistema transcomunale con al centro Ivrea. L'Italia ha un policentrismo così sofisticato, così fine in ragione dell'elevata produttività agricola che ha permesso l'articolazione del suo territorio per *civitas* anche molto piccole – all'inizio dell'Ottocento il settore agricolo dominava l'economia italiana. Dopo che l'industrializzazione e la diffusione della mobilità in auto hanno intensificato le relazioni tra territori contigui e modificato l'organizzazione territoriale del processo economico e sociale, l'autonomia dei comuni ha veramente perso di significato. L'estrema frammentazione amministrativa del Canavese – per restare su questo esempio – era un ostacolo già negli anni Cinquanta e Sessanta per la formulazione di un progetto di sviluppo moderno – come Adriano Olivetti aveva compreso.

Per tornare alle grandi città, nel 1963 Giancarlo De Carlo delinea il piano intercomunale di Milano, che poi non avrà seguito. De Carlo, che diventerà uno degli architetti e urbanisti italiani più noti a livello internazionale, lavora con i suoi collaboratori al piano intercomunale di Milano, appunto, nei primi anni Sessanta, ponendo il problema di dare una forma alla nuova città che stava nascendo. Ma nel 2021, sessanta anni dopo, Milano – e tutte le altre grandi città italiane – continuano a formulare piani di sviluppo spaziale ed economico alla scala comunale.

Segrate, un comune di circa 36 mila abitanti situato nella prima cintura di Milano, può avere l'autonomia decisionale di localizzare nel suo territorio il più grande centro commerciale, dicono, d'Europa? Il quale determinerà, se realizzato, una de-costruzione delle aree di gravitazione dei grandi centri commerciali già esistenti? Come si fa a negare che decisioni con profondi effetti alla scala transcomunale non devono poter essere assunte alla scala comunale?

Mi è difficile immaginare che, sullo sfondo della profonda transizione strutturale da realizzare nel prossimo decennio e oltre, si possa restare ancora a lungo bloccati sulla difesa dell'autonomia comunale e non si facciano passi che erano necessari già negli anni Sessanta.

*Vorrei riprendere tre questioni. Lei ha aperto la discussione ragionando sul tema della mancata manutenzione di alcuni nostri centri storici e mi chiedo se questo ha a che fare con la rottura che abbiamo avuto con il nostro passato, con la consapevolezza delle nostre origini, con il tema della memoria. La seconda considerazione è la seguente. Lei ha parlato di 'ossessione macroeconomica' – in particolare con riferimento al parallelismo, molto efficace, Milano-Napoli con focus su Napoli. Io,*

*provocatoriamente, parlerei di capitalismo finanziario e degli effimeri contesti attorno ai quali matura e si manifesta nelle città. La terza considerazione è legata al PNRR ma anche, in generale, alle traiettorie che ci portano alla crisi della rappresentanza sia nelle forme che nei contenuti, e mi chiedo se questo abbia a che fare con il mito della tecnocrazia, della tecnologia e del tecnologo. Il PNRR, dal mio punto di vista, ne è fin troppo intriso.*

Io mi riferivo non solo alla manutenzione del centro storico di una città ma alla manutenzione dell'intero sistema insediativo, compreso il centro storico. Sono due questioni diverse.

I centri storici sono stati costruiti con materiali che durano nel tempo più di quanto durino le architetture dei nuovi sistemi insediativi, edificati dagli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta durante la “grande urbanizzazione”. Numerose città devono oggi confrontarsi con la manutenzione di ampie parti della città fisica. Un problema di una scala e complessità enormi.

Diverso è il tema della scarsa manutenzione dei centri storici, i quali hanno perso di valore anche per l'uso incongruo che se ne è fatto. Se si trasforma in parcheggio per auto la piazza di un centro storico di elevato valore storico-artistico dopo aver realizzato interventi di manutenzione, anche pregevoli, della pavimentazione e delle facciate degli edifici, non si sta ri-valorizzando quello spazio pubblico, perché quello spazio avrebbe bisogno di un'altra modalità d'uso per raggiungere questo obiettivo.

Ho avuto occasione di lavorare ad alcuni progetti di valorizzazione di centri storici nelle Marche e mi sono scontrato con il tema da lei sollevato. Ci sono centri storici bellissimi ma completamente de-strutturati. Cambiando le funzioni che ospitano, non sapendo gestire la transizione verso una nuova mixité di funzioni coerenti con i loro caratteri fisici, diventano dei ‘vuoti’, mentre la città si espande *extra-moenia* (se è una città in crescita).

A un certo punto, in Italia è tornata l'attenzione ai centri storici. È accaduto quando sono diventati ‘luoghi del turismo’ – dopo che erano passati in secondo piano in gran parte delle città italiane come ‘luoghi identitari’. Un fenomeno molto interessante nel suo essere paradossale. Paradossale perché l'Italia ha centri storici che, sullo sfondo del modello europeo di città, sono luoghi straordinari dal punto di vista architettonico, morfologico e funzionale.

Recentemente ho tenuto una masterclass online su Jan Gehl, un importante architetto danese che ha lavorato molto sulle pratiche urbane e che, per comprenderle, è partito proprio dall'osservazione delle pratiche urbane che si manifestavano nei centri storici italiani fino agli anni Sessanta e Settanta. Ha interpretato i centri storici italiani come luoghi perfetti della convivialità, della socialità, della vita urbana. Ha costruito la sua notorietà mondiale partendo dall'osservazione delle pratiche urbane dei centri storici

italiani, i quali erano ancora riconosciuti e vissuti dalle comunità locali come elementi costitutivi della loro dimensione identitaria. Poi c'è stata la trasformazione a cui lei ha fatto riferimento. Un tema complesso. Quando il turismo ha iniziato a essere relativamente importante, alcuni centri storici sono stati riscoperti ma sono cambiate le funzioni che ospitano e le pratiche che li caratterizzano. Come conseguenza, hanno perso di valore identitario. Bergamo Alta, Venezia, Firenze, Pisa: possiamo fare innumerevoli esempi di trasformazione dei centri storici in qualcosa di molto diverso da ciò che erano e dovrebbero essere.

Riguardo alla seconda questione da lei posta – la dimensione tecnocratica del PNRR –, la mia interpretazione è identica alla sua. La mia cultura politica è diversa da quella che è all'origine del PNRR, ma la cultura politica oggi egemone e che governa è quella lì. Una cultura politica che ritiene che risparmiare poche decine di minuti di treno su un tragitto di alcune ore sia importante e che, invece, non sia sufficiente viaggiare in un treno che offra un insieme di servizi di qualità, come quelli che ormai molti treni a lunga percorrenza offrono. Basta osservare i passeggeri: si connettono a internet, ascoltano musica, guardano film, conversano, leggono, mangiano. Non è forse questo il modo di viaggiare del futuro? E, invece, si decide di investire ingenti risorse sulla base di un criterio di efficienza economica senza significato dalla prospettiva del paradigma ecologico e sociale.

L'inadeguatezza della cultura politica oggi egemone in Italia dalla prospettiva del paradigma ecologico e sociale risulta evidente riflettendo su Milano. Il caso di Milano – su cui sono più volte tornato in questa conversazione a ragione dell'uso retorico che di esso si continua a fare nel dibattito pubblico – è emblematico.

Le città globali hanno bisogno di una grande quantità di lavori servili (servizi domestici e di cura, pulizia di uffici, negozi, locali pubblici, le varie mansioni di lavoro nei bar e ristoranti e via dicendo). Sono città che attraggono lavoratori che percepiranno bassi salari. Quindi, una città – come Milano – che ha scelto il modello della città globale deve aspettarsi un incremento della quota di lavoro servile e dovrebbe quindi costruire abitazioni per i 'poveri' (e non per i 'ricchi'). Ma il 'modello Milano' è l'espressione di una cultura politica che crede nella finanziarizzazione del capitale della città fisica come chiave dello sviluppo. Le dinamiche globali, però, finanziarizzano piccole parti di città, solo quelle che hanno un valore sul mercato globale. E nascono, quindi, Porta Nuova, City Life. E il resto? Chi e con quale capitale si costruisce la città fisica che domanda la nuova morfologia sociale? Se si ha bisogno di migliaia di immigrati extracomunitari per lavori servili e si costruiscono soltanto parti di città che assumono un valore sul mercato globale, chi governa la città non sembra aver compreso come si stia trasformando la sua morfologia sociale. Oppure sta consapevolmente costruendo la città come luogo del conflitto sociale, delle disparità e dell'esclusione. Un altro modello di città.

*Sullo sfondo della sua analisi, mi chiedo se riusciremo mai a integrare il settore primario che sta intorno alle grandi città, in prossimità. Lei prima parlava della opportunità del rurale che lambisce le città e che per poterlo integrare a politiche del food intelligenti è necessario un approccio completamente diverso.*

Certo. Ma perché questa prospettiva è assente nel PNRR dell'Italia? La mia lettura, lo ripeto, è culturale. La domanda da porsi è la seguente: “Perché l'integrazione dell'agricoltura nella vita urbana non ha una posizione centrale nella transizione ecologica così come interpretata dal PNRR? E perché fino a oggi nessuno tra gli attori più influenti del dibattito pubblico ha apertamente contestato l'assenza di questo tema nel Piano? In generale, come giustificare l'assenza di progetti che declinino i caratteri geografici, ambientali e culturali dell'Italia – e che sono molto rilevanti per realizzare la transizione ecologica e sociale?”

L'Italia è il Paese con la più elevata diversità biologica d'Europa e nel nuovo paradigma di sviluppo che la crisi ecologica e sociale ci imporrebbe di adottare questa caratteristica diventa molto importante, anche per ragioni economiche. E allora, perché la difesa e l'uso della diversità biologica non è uno dei temi centrali del PNRR? La ragione è da ricercare nella cultura politica delle élite economiche, politiche e intellettuali che governano e guidano il dibattito pubblico in questo momento in Italia. Si dovrebbe provare a far diventare influente – se non egemone – una cultura politica che assegni grande importanza all'integrazione dell'agricoltura nell'economia delle città italiane.

Riferimenti bibliografici:

[www.antonio-calafati.it/q-urb](http://www.antonio-calafati.it/q-urb)